Rok VI. Warszawa, 1 grudnia 1925 roku. Nr. 13.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Stefan Żeromski

Dnia 20 listopada r. b. zakończył życie największy z pośród współczesnych pisarzy polskich, Stefan Żeromski. Żałobna wieść obiegła szybko całą Polskę. Cała też Polska pośpieszyła złożyć hołd, należny prochom jednego z największych w Narodzie. Z dostojnością i powagą odprowadzono prochy zmarłego na miejsce spoczynku. U jego trumny pochylił w czci i hołdzie swoje czoło Prezydent Rzeczypospolitej, Rząd, Sejm i Senat. Trumnę Jego przykryto sztandarem Rzeczypospolitej. Długie szeregi wojska szły przed jego trumną, choć nie był generałem. Pochyliły się przed jego śmiertelnymi szczątkami sztandary wojska, sztandary związków, towarzystw i zrzeszeń, kilometrowa procesja wieńców świadczyła o szczerym żalu, o boleści miljonów.

Kimże był ten, kogo żegnano z taką powagą i dostojnością, z takimi honorami? „Nie miał złota, nie ubiegał się o zaszczyty, nie rozkazywał nikomu“ — mówił nad jego grobem Wacław Sieroszewski — „a jednak, gdy mówił, cały naród w cichem skupieniu słuchał słów Jego, a gdy powiedział, burza wzruszenia ogarniała tłumy. Rządził i targał naszemi sercami, budził myśl śpiącą, przebijał skorupę sumień, jedynie dźwiękiem, jedynie wyrazem“. Był pisarzem. Przedziwną i przepiękną polską mową spisywał tomy dzieł. Ale nie był tylko i wyłącznie wirtuozem słowa. Gorącem swojem sercem objął dolę i niedolę Narodu, myślał i cierpiał za miljony, a ból swój, swoje obawy, swoją troskę i umiłowanie wykuwał w słowach, zamykał w powieściach. Był sumieniem Narodu, był tego Narodu budzicielem. Urodzony w niewoli, w zaraniu swego życia okuty w duchowe kajdany rosyjskiej szkoły, otrząsnął się z paraliżu woli, który opanował nieomal cały Naród. Podniecony wspomnieniem powstania z r. 1863, rzucił narodowi hasło buntu, hasło niepodległości, hasło walki z przemocą. Wiedział, iż walkę należy rozpocząć od nas samych. Dlatego też wydał walną bitwę własnym naszym słabościom, naszemu oportunizmowi, sobkowstwu i karjerowiczowstwu. Był sumieniem Narodu, wiecznie żywem, nigdy niemilknącem. Nikt, tak jak On, nie zgłębił tajników, nie przejrzał zakamarków, nie odkrył blizn współczesnej duszy polskiej. Nikt, tak jak On, nie napiętnował wad i przywar naszego społeczeństwa. Znał współczesną rzeczywistość polską, szukał jej przyczyn i jej źródeł w przeszłości. Od Walgierzów Wdałych, średniowiecznych rycerzy, aż po żołnierzy Napoleona, aż po straceńców z r. 1863 i 1905, wszystkich znał, wyczuł i zaklął w słowa. Przeszedł w cierpieniach serca całą krzyżową drogę męczeństwa polskiego ducha i polskiej myśli. Niespokojną i trwożną myślą sięgał także i w przyszłość narodu, dawał mu wskazania, ostrzegał przed niebezpieczeństwem.

Ale Żeromski był ponadto, a może i przedewszystkiem poetą cierpienia, poetą krzywdy. „Zło niewątpliwe jest tylko jedno — krzywda bliźniego“. Człowiek, to jest rzecz święta, której krzywdzić nie wolno nikomu“ — nauczał. Nietylko nauczał — wierzył w to święcie. Dla krzywdy, dla niedoli, dla cierpienia miał czujące serce, miał gromy, które ciskał w krzywdzicieli, był wielkim i potężnym siewcą sprawiedliwości. On pierwszy bodaj wprowadził do literatury polskiego robotnika. I tego z miejskich fabryk i tego z wiejskich łąk — bandosa. Był poetą „ludzi bezdomnych“, podnosił robotnika z mroków ciemnoty i zacofania do ludzkiej godności, do współobywatelstwa. Z ofiarnego ruchu roku 1905 wydobył wielką prawdę: Oto w szeregach walk o wolność Narodu stanął ktoś nowy, nie pan, nie szlachcic, nie magnat — polski robotnik. Walczył tędy o miejsce dla niego w Narodzie o sprawiedliwość, o koniec krzywdzie i wyzyskowi. Marzył o tem, aby „ustała skarga żeńców, lecąca po rannych rosach z pokoleń na pokolenia, aby żeńcy polscy z miłością nachylili się ku zbożu dostałemu i szerokim zamachem potęgi zagarnęli pokos trawy szumiącej — nie mój — nie twój, ale nasz, ojczysty“.

I dlatego u jego trumny stanął nietylko szyk i gala, nietylko urzędowa żałoba, żegnał go szary tłum roboczych mas powiewem swoich sztandarów i płaczem serdecznym swoich oczu. W sercach pracującego ludu, którego był orędownikiem i obrońcą, zbudował sobie pomnik trwalszy od spiżu — nie podziw i hołd tylko, ale miłość głęboką i niezapomnianą.

Nie miał złota. Piewca ludzi bezdomnych — sam był bez domu i bez dostatków. Przytuliła go Rzeczpospolita w Zamku królewskim, gdzie mieści się siedziba Związku literatów. A okoliczności sprawiły, iż z tego królewskiego Zamku on, mocarz ducha, odbył ostatnią wędrówkę po polskiej ziemi. Prochy Jego legły w trumnie, ale Duch Jego żyć będzie w sercach i pamięci naszej i trwać będzie przez pokolenia.

* * *

Dla użytku naszych czytelników podajemy tytuły najważniejszych dzieł Żeromskiego: Powieści: „Syzyfowe prace“ (pod pseudonimem Maurycy Zych), „Róża“ (pod pseudonimem Katerla), „Popioły“ 3 tomy. „Wierna rzeka“, „Rozdziobią nas kruki, wrony“, „Uroda życia“ 2 tomy, „Kuszenie szatana“, „Zamieć“, „Charitas“, „Przedwiośnie“, Wiatr od morza“, „Słowo o bandosie“, „Ludzie bezdomni“. Dramaty: „Ponad śnieg“, „Uciekła mi przepióreczka“.

Pracownicy państwowi wobec programów sanacji Skarbu i stosunków gospodarczych

Ciężkie przesilenie gospodarcze, z którem zmaga się nasze Państwo, weszło ostatnio w nader ostrą fazę. Drożyzna kredytów, brak kapitałów obrotowych, przejście od gospodarki inflacyjnej do pełnowartościowej waluty, nieurodzaj ubiegłego roku, a wreszcie rozrzutność naszego społeczeństwa, wyrażająca się w przerażającej wysokością konsumpcji zagranicznych towarów luksusowych i w zbędnych, a masowych wyjazdach za granicę— spowodowały bierność naszego bilansu handlowego i płatniczego. Bank Polski, który z racji swojego zadania obowiązany jest dostarczać walut zagranicznych, skrępowany obowiązkiem utrzymywania procentowego pokrycia w złocie dla obiegu swoich banknotów, przestał w lecie r. b. dostarczać walut bez ograniczenia. Spowodowało to spadek kursu złotego na giełdach zagranicznych. Złoty z wartości parytetowej (5.18 do 5.20 za dolara) spadł do 5.90 i 6.00 za dolara. Równocześnie podjęta wojna celna z Niemcami, wybitne zmniejszenie wywozu węgla i całkowite niemal odsunięcie polskich produktów z niemieckiego runku zbytu — pogarszały położenie. Zmusiło to Rząd p. Władysława Grabskiego do wprowadzenia całego szeregu ograniczeń importowych, do podwyższenia stawek celnych na poważną ilość artykułów.

Oczywiście, państwa zainteresowane eksportem do Polski, zareagowały ze swej strony zakazami, wzgl. utrudnieniami przywozu z Polski. Skomplikowało to do pewnego stopnia sytuację. Jednakże zarządzenia Rządu okazały się w rezultacie korzystnemi. Bilans handlowy w ostatnich miesiącach wykazuje nadwyżkę wywozu. Bilans płatniczy, na którego wyniki wpłynęła konieczność regulowania dawnych zobowiązań, jest nadal jeszcze, o ile się zdaje, ujemnym.

Równocześnie wypadało walczyć ze spekulacją giełdową na rynkach pieniężnych zagranicą. Spekulacja ta grała na zniżkę kursu złotego. Ujawniło się to wybitnie zwłaszcza na giełdzie berlińskiej, gdzie do naturalnych przyczyn spadku złotego przybywała jeszcze świadoma i celowa akcja ze strony miarodajnych czynników niemieckich, które usiłowały ze skutkiem obniżyć kurs złotego i wywrzeć w ten sposób nacisk na Polskę w związku z toczącemi się rokowaniami o traktat handlowy. Rząd, względnie zaś Bank Polski, zaciągnął kredyty zagranicą, częściowo pod zastaw własnego złota, wywiezionego w tym celu do Londynu i podjął przy pomocy uzyskanych w ten sposób sum interwencję giełdową. Kredyty jednak skończyły się rychło. Bank Polski zaprzestał interwencji. Skutkiem tego było dalsze obniżenie się kursu złotego, który w tej chwili (1.XII) spadł nawet do 9.40 za dolara. Rozbieżność zapatrywań na sprawę interwencji pomiędzy b. Prezesem Rady Ministrów, p. Władysławem Grabskim a Prezesem Rady Nadzorczej Banku Polskiego, p. Karpińskim, była właśnie tym przysłowiowym kamieniem, o który przewrócił się ślepy. Rząd p. Grabskiego pod bezpośrednim naciskiem stosunków gospodarczych, podał się do dymisji.

Zanim to jednak nastąpiło, wystąpił p. Grabski z programem sanacji stosunków gospodarczych, które wymagały natychmiastowo i bezwzględnie zarządzeń stanowczych i skutecznych. Przedsiębiorstwa znalazły się w trudnościach płatniczych, zachwiały się, a nawet zbankrutowały poważne banki, powódź protestowanych weksli zalała kraj, rozpoczął się sabotaż zarządzeń skarbowych, przestano płacić podatki, liczba bezrobotnych wzrosła gwałtownie z 150 do 180 tysięcy, na którym to poziomie utrzymywała się przez czas dłuższy — do 300 z górą tysięcy. Natychmiastowe przeciwdziałanie okazało się konieczne. Rząd przedstawił Sejmowi projekt ustawy skarbowej i preliminarza budżetowego na rok 1926. Podniosły się natychmiast głosy krytyki. Zarzucano, zresztą zdaje się słusznie, iż budżet jest nierealny, że cyfry przychodu, ustalone w budżecie, nie dadzą się ściągnąć. Podkreślano, iż budżet zamyka się cyfrą pięciokrotnie niemal wyższą od ilości banknotów, znajdujących się w obiegu. Rząd przyznał rację zarzutom, ale niewdzięczną i niepopularną operację obcinania budżetu pozostawił — Sejmowi. Równocześnie wniesione zostały do Sejmu projekty 3 ustaw t. zw. sanacyjnych. Tak w uzasadnieniu do projektu ustawy skarbowej, jak też i w treści i uzasadnieniach do t. zw. ustaw sanacyjnych Rząd wyłożył swoje poglądy na sposób uzdrowienia życia gospodarczego i zaproponował środki, które jego zdaniem, winny być w tym celu użyte.

Po upadku Rządu Grabskiego rozpoczął się ciężki i nerwowy okres tworzenia nowego Rządu, okres, w którym Sejm, chorujący, jak wiadomo, na brak stałej większości, miał począć w swoim łonie i porodzić nowy Rząd. Ostatecznie po tygodniu kadrylów belwederskich, podejmowanych i zarzucanych koncepcyj, udało się dotychczasowemu ministrowi spraw zagranicznych, p. Aleksandrowi Skrzyńskiemu, utworzyć Rząd nawpół parlamentarny. Podstawą do utworzenia tego Rządu stało się porozumienie pomiędzy kilkoma stronnictwami sejmowemi, zwłaszcza zaś porozumienie pomiędzy Związkiem Ludowo - Narodowym (Narodowa Demokracja) a P. P. S. Porozumienie doszło do skutku na podstawie uzgodnienia programów gospodarczych. Jaka jest treść tego porozumienia — nie wiemy.

Jak w każdej przełomowej i poważnej chwili, znajdują się liczni powołani i niepowołani lekarze - uzdrowiciele. Jedni spekulują na teki, inni dają upust swoim skłonnościom grafomańskim, inni wreszcie owiani są chęcią należytego ujęcia i rozwiązania zagadnienia. Powstają programy, omawiane i popierane w prasie i urabiające w stosownym duchu opinję publiczną.

Wszystko, co napisaliśmy, dotąd ma służyć jako materjał informacyjny dla dalszych naszych wywodów. Nie zamierzamy bowiem w czasopiśmie naszem zastanawiać się wyczerpująco nad problematem naszego przesilenia gospodarczego. Odsyłamy tych naszych czytelników, którzy chcą się tą sprawą bliżej zająć, do czasopism fachowych i prasy codziennej. Naszym obowiązkiem jest zwrócić uwagę na problem ten tylko o tyle, o ile projekty sanacji dotykają interesów pracowników państwowych, do których członkowie nasi się zaliczają.

Oto stało się jasnem, iż budżet musi być zredukowany. Należy odciążyć sfery gospodarcze, płacące wysokie podatki. Skreślić dochody. Powoduje to, oczywiście, konieczność redukcji wydatków. Sprawa jest bardzo drażliwa. Co obciąć? gdzie skreślić? Wszyscy uznają konieczność redukcji. Ale kiedy przyjdzie do czynu, nikt nie chce poświęcić własnych interesów. Przemysł, banki, handel i rolnictwo żądają zniżek podatków, ale domagają się równocześnie wydatnej pomocy rządowej dla sfer gospodarczych, domagają się kredytów, ulg taryfowych, konwersji krótkoterminowych weksli na długoterminowe zobowiązania. Nie chcą nic skreślić z wydatków na te cele. Praca i jej reprezentanci domagają się słusznie utrzymania świadczeń socjalnych i pomocy dla bezrobotnych, żądają zaś zmniejszenia podatków konsumpcyjnych, podatku od lokalów i t. p. Sfery te mają wyrobione poglądy polityczne i gospodarcze, są jednolite w swojej opinji, zorganizowane, mają przedstawicielstwo w Sejmie, wpływy w Rządzie.,

Jest jednak jedna warstwa, żyjąca bezpośrednio z Państwa, uzależniona w swoim bycie i dobrobycie wprost od budżetu — warstwa pracowników państwowych. Warstwa ta jest niejednolita, niema ustalonych poglądów, nie zdążyła wytworzyć jednolitej myśli w żadnych sprawach. Niema też i ustalonych poglądów na sprawy gospodarcze, choć wśród tej warstwy właśnie są ci ludzie, którzy trzymają rękę na pulsie wydarzeń gospodarczych w Państwie, choć wśród nich właśnie są nietylko wykonawcy, ale i twórcy poczynań, projektów i zarządzeń decydujących o toku wydarzeń. Ruch zawodowy wśród pracowników państwowych nie zdołał się dotąd skonsolidować. Zatruty i spaczony preponderancją momentów politycznych, chadza rozbieżnemi drogami. Skutkiem tego pracownicy państwowi nie przedstawiają siły, nie liczy się z nimi nikt i nigdy.

A kiedy chodzi o obcięcie budżetu, oni właśnie wystawieni są na pierwszy ogień. Cóż łatwiejszego, jak obciąć etaty, zmniejszyć pobory pracowników państwowych. Jest oszczędność łatwa i przyznać trzeba, wydatna. Pracownikom państwowym stanie się krzywda. Ale oni są bezbronni. Ale za nimi nikt się nie ujmie. Niema ciała, któreby powiedziało tutaj veto stanowcze i zdecydowane. To też wszystkie nieomal programy sanacji zawierają, jako integralny składnik — postulat redukcji pracowników państwowych, obniżki poborów, zniesienia wskaźnika drożyźnianego, wprowadzenia pasów drożyźnianych i t. p. Wobec tych projektów należało zająć bezwłocznie należyte stanowisko. Przejdźmy do faktów.

* * *

Już w poprzednim numerze „Maszynisty“ zwróciliśmy uwagę na treść uzasadnień poprzedniego Rządu do projektu ustawy skarbowej na r. 1926. W artykule p. t. „Zmiana ustawy uposażeniowej“ poddaliśmy je krytyce, wskazując na niebezpieczeństwo zmiany obecnej ustawy uposażeniowej, zniesienia wskaźnika drożyźnianego, wprowadzenia pasów drożyźnianych i tajemniczych, a podejrzanych wyrównań różnic między grupami. Odnośny ustęp podajemy raz jeszcze w dosłownem brzmieniu:

„Nie przewidziano podwyższenia mnożnej, ani dalszej zmiany dodatku regulacyjnego w ciągu roku 1926, wychodząc z założenia, że zamierzona jeszcze w roku 1925 nowelizacja ustaw uposażeniowych, wprowadzi stabilizację uposażeń w złotych, a to z uwagi na konieczność oparcia równowagi budżetu na jednej tylko mierze wartości, którą musi być złoty i konieczności usunięcia, uzasadnionej tylko, jako zarządzenie przejściowe koncepcji wskaźnika kosztów utrzymania, nie ulegających zresztą obecnie poważniejszym wahaniom. Celem nowelizacji, o której mowa, będzie również zniesienie niektórych, jak się w praktyce okazało, nieusprawiedliwionych różnic w uposażeniu pewnych grup funkcjonarjuszów państwowych, oraz zróżniczkowania płac wedle terytorjalnych stosunków ekonomicznych“.

Poza uwagami, które zamieściliśmy w tej sprawie w poprzednim numerze „Maszynisty“, należałoby tutaj podkreślić, iż wydaje nam się wątpliwem, czy Rząd postąpiłby zgodnie z prawem, nie przewidując dalszego zmniejszania się dodatku regulacyjnego. Przecież ustawa uposażeniowa dotąd istnieje i obowiązuje i jest rzeczą wykluczoną, w braku formalnych wniosków, aby została zniesiona, czy zmieniona do dnia 1-go stycznia 1926 roku. Ustawa ta przewiduje automatyczną obniżkę dodatku regulacyjnego, która skoro rozpoczęła się w dniu 1 lipca, musi nastąpić 1 stycznia. Stanowisko poprzedniego Rządu grozi koniecznością pogwałcenia ustawy przez Rząd.

* * *

Związek Ludowo - Narodowy, najsilniejsze liczebnie stronnictwo sejmowe, wchodzące w skład nowego Rządu, przedstawiło w ostatnich czasach projekt sanacji gospodarczej i finansowej Państwa, z którego następujące ustępy dotyczą pracowników państwowych:

III. 1 i 2. Stabilizacja w złotych płac urzędników, nauczycieli i funkcjonarjuszów państwowych i usunięcie mnożnej.

3. Zróżniczkowanie poborów urzędników, nauczycieli i funkcjonarjuszów państwowych odpowiednio do różnicy w kosztach utrzymania w poszczególnych strefach gospodarczych kraju.

4. Wydatne zmniejszenie liczby etatów urzędniczych i nauczycielskich i skasowanie zbędnych urzędów i urzędników.

IV. Udzielenie przez Sejm Rządowi pełnomocnictw dla zawieszania ustaw i zmian ustawowych, koniecznych w celu przeprowadzenia powyższych oszczędności w budżecie państwowym i budżetach samorządowych.

IX. Ześrodkowanie wysiłków polityki finansowej, kredytowej i gospodarczej Rządu, celem zmniejszenia bezrobocia.

W programie tym uderza rażąca sprzeczność pomiędzy postulatem w punkcie III. 4 a IX. Zmniejszenie etatów urzędniczych, bowiem i skasowanie „zbędnych“ rzekomo urzędników jest zwiększeniem bezrobocia. Zamiast więc ześrodkowania polityki finansowej, celem zmniejszenia bezrobocia, staniemy wobec zamieszania i niewspółmierności środków ź wytyczonym celem.

* * *

Jeden z autoryzowanych programów sanacyjnych, posiadający autorytet rządowy, głosi co następuje:

11. Należy zaprowadzić odpowiedzialność materjalną urzędników państwowych, publicznych, oraz zarządów akcyjnych za nieprawidłowe i szkodliwe czynności w zakresie pełnienia przez nich obowiązków w zakresie finansowym i gospodarczym.

12. Płace urzędników państwowych w różnych ministerstwach oraz urzędników samorządowych i w ciałach, opartych na przymusie świadczeń, winny być wyrównane. Jedynym słusznym miernikiem winna być intensywność pracy przy uwzględnieniu większych lub mniejszych kosztów utrzymania, zależnie od rodzaju miejscowości oraz dodatków w naturze.

* * *

Poseł Michalski w mowie, wygłoszonej dnia 6.XI. r. b. w Poznaniu, mówił o programie sanacji między innymi co następuje:

Należy m e c h a n i c z n i e obciąć wszystkie etaty o 20 proc. Byłoby to punktem wyjścia.

* * *

Z wielu stron, zwłaszcza że sfer producentów, propagowano w ostatnich czasach myśl powrotu do inflacji. Nie podajemy, ani nie poddajemy analizie tych projektów, zaznaczając, że inflacja jest uważana za politykę, korzystną dla producentów, zapewnia im bowiem tanie kredyty, zwracane w zdewaluowanym pieniądzu i stanowi premję wywozową dla eksportu.

* * *

Wobec tych objawów należało bezwarunkowo zająć stanowisko. Na szali wydarzeń musiał zaważyć głos bezpośrednio interesowanych pracowników państwowych. Inicjatywę wzięła w ręce Komisja Porozumiewawcza Związków Pracowników Państwowych, z którą Z. Z. M. utrzymuje stale kontakt. Na posiedzeniu w dniu 19 listopada r. b. ustalono konieczność natychmiastowej kontrakcji i postanowiono wystosować do p. Prezesa Rady Ministrów stosowny memorjał. Do komisji redakcyjnej weszli: Prezes Komisji Prof. Dr. ***Raabe***, sekretarz Komisji p. ***Kisielnicki*** oraz z ramienia naszego Związku Dr. ***Żuniak***, który był referentem Komisji i którego dziełem jest poniżej przedrukowany memorjał. Memorjał zaopatrzony wstępem i zakończeniem prof. Raabego, uzgodniony został na plenum posiedzenia Komisji w dniu 21 listopada, podpisany przez 11 organizacyj pracowników państwowych i doręczony p. Prezesowi Ministrów.

Do Pana Prezesa Ministrów.

Panie Prezesie Ministrów.

Chwila obecna, która winna mieć zwrotne znaczenie w stosunkach gospodarczych naszego państwa, wymagających oczekiwanej przez wszystkich, koniecznej sanacji, a w związku z tem zjawienie się różnorodnych projektów sanacyjnych, nakłada obowiązek na nas, jako przedstawicieli szerokich rzesz pracowników państwowych, zaznaczenia wyraźnego naszego stanowiska w sprawach, które najżywiej obchodzą reprezentowane przez nas sfery, jako obywateli i jako pracowników państwowych.

Śród projektów, zgłoszonych przez rząd w t. zw. Ustawach o pełnomocnictwach w Uwagach do projektu Ustawy Skarbowej na rok 1926, jak również w enuncjacjach niektórych klubów sejmowych, propagowane są następujące postulaty:

Redukcja pracowników państwowych.

Postulat redukcji pracowników państwowych, wysuwany jako środek do złagodzenia przesilenia gospodarczego i do sanacji skarbu państwa jest w swojem założeniu błędnym, a w skutkach niebezpiecznym, a to z następujących powodów:

1. Redukcja pracowników państwowych zwiększy bardzo wydatnie ilość bezrobotnych, którzy ze względu na notoryczny brak pracy w przemyśle i handlu nie będą mogli znaleźć dla siebie zajęcia. W ten sposób ciężar utrzymania zwiększonej liczby bezrobotnych spadnie w dużym stopniu z powrotem na państwo, które od załatwienia tej sprawy nie będzie się mogło bezwarunkowo uchylić bądź to pod naciskiem samych bezrobotnych, bądź też poprostu ze względów polityki społecznej, spokoju wewnętrznego i bezpieczeństwa państwa.

2. Doraźne przeprowadzenie redukcji, opartej nie na należytem pojmowaniu organizacji pracy, lecz na mechanicznem obcięciu etatów osobowych, grozi zahamowaniem działania, lub conajmniej poważnem zmniejszeniem sprawności wielu urzędów państwowych.

3. Pozbawienie licznej warstwy obywateli możności zarobku, a zatem środków na zaspakajanie potrzeb spowoduje dalszą stagnację na rynkach krajowych, wywołując dalsze wzmaganie się zastoju w przemyśle i handlu i bezrobocia, zwłaszcza, iż zarządzenia takie dotyczą nietylko samych pracowników, ale i związanych z nimi ekonomicznie członków ich rodzin.

4. Pomysły redukcyjne pochodzą, zdaniem naszem, z powodu niewchodzenia w istotę organizacji poszczególnych działów zarządu państwowego. Pomija się natomiast fakt, że redukcje w kolejnictwie, gdzie zajętych jest około 50 proc. ogółu funkcjonarjuszów państwowych są niemożliwe, jak okazały dowodnie konsekwencje prób redukcyjnych w 1923 r. Redukcje personelu nauczycielskiego cofnęłyby wstecz pracę w kierunku podniesienia poziomu kulturalnego mas, zwłaszcza, że dotychczasowa ilość sił nauczycielskich nie wystarcza do realizacji obowiązku ustawowego przymusu szkolnego. Redukcja 35.000 — 40.000 personelu administracyjnego, którego utrzymanie wynosi około 163 milj. zł. (wg. preliminarza na rok 1926) utrudniłaby normalne funkcjonowanie administracji, które, jak stwierdził memorjał sfer gospodarczych, złożony Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej, jest niezbędne do uzdrowienia życia gospodarczego.

Zmiana systemu wynagrodzenia. Zniesienie wskaźnika drożyźnianego.

Zamierzone zmiany w systemie wynagrodzenia mają polegać w pierwszym rzędzie na zniesieniu postanowień obecnie obowiązującej ustawy uposażeniowej, która uzależnia wysokość poborów od wskaźnika kosztów utrzymania. a miejsce tego systemu ma wejść ustalenie płac w złotych. Zamierzenia te należy uznać za niebezpieczne nietylko ze stanowiska pracowników państwowych, ale głównie i przedewszystkiem ze względu na interesy państwa — z powodów następujących:

1. Jeżeli, jak podnoszą się zdania, koszty utrzymania nie ulegają poważniejszym wahaniom, nie zachodzi konieczność zmiany systemu.

2. Jeżeli koszty utrzymania ulegną zniżce, wówczas utrzymanie wskaźnika jest dla państwa i budżetu korzystne, powoduje bowiem automatyczne obniżenie się płac.

3. Jeżeli natomiast koszty utrzymania zwiększą się, a płace będą stablizowane w złotych, wówczas państwo stanie wobec konieczności doraźnego podwyższania pensji pracowniczych, jak to miało miejsce za czasów inflacji. Pobory szerokich warstw pracowników państwowych, wśród których pracownicy grup najniższych stanowią przeważającą większość, są wymierzone tak, iż nie zapewniają nawet minimum egzystencji. Każde podwyższenie drożyzny powoduje konieczność podwyższenia uposażenia, choćby pod naciskiem samych pracowników, jak to naprzykład miało miejsce w roku 1922 i 1923. Jeżeli okoliczność ta nie będzie przewidziana w budżecie grozi budżetowi rozsadzenie, a finansom państwa niewątpliwa katastrofa.

Dalszym przedmiotem zmian w systemie wynagrodzenia mają być bliżej nieokreślone przesunięcia wysokości uposażeń w istniejących na podstawie ustawy uposażeniowej grupach oraz ponowne wprowadzenie t. zw. pasów drożyźnianych. Ponieważ zmiany te mają w myśl założeń prowadzić do oszczędności, przeto nie dadzą się one przeprowadzić inaczej jak drogą zmniejszenia uposażeń bądź wszystkich grup, bądź tylko pewnych grup na korzyść innych, bądź wreszcie drogą zróżniczkowania poborów, w zależności od miejsca zamieszkania. Z przytoczonych powyżej powodów, zwłaszcza zaś ze względu na znaną powszechnie prawdę, iż wynagrodzenie pracowników we wszystkich miejscowościach i wszystkich nieomal grupach jest niewystarczające — redukcja tych poborów nie da się praktycznie przeprowadzić. Gdyby została narzucona, może spowodować poważne konsekwencje, których w okresie sanacji bezwarunkowo należy unikać.

Zniesienie świadczeń dodatkowych oraz ograniczenie ustaw i przepisów o ochronie pracy.

Pracownicy państwowi zdają sobie sprawę z tego, że przysługujące im t. zw. świadczenia dodatkowe w formie pomocy lekarskiej, wpisów szkolnych i t. d., nie stanowią żadnych przywilejów, ani gratyfikacyj, lecz są integralnym składnikiem wynagrodzenia, które w swojej pieniężnej części jest niewystarczające. Wobec tego zaś, iż wszystkie świadczenia łącznie, nie są w stanie zapewnić pracownikowi zaspokojenia wszystkich potrzeb — przeto z podanych powyżej powodów, uważać należy redukcję tych świadczeń za niemożliwą.

Z uwagi zaś na fizyczne, moralne i gospodarcze dobro pracowników wogóle a państwowych w szczególności oraz w imię sprawiedliwości społecznej, utrzymanie ustawodawstwa ochrony pracy i dalszy jego rozwój uważać trzeba za konieczność państwową.

Inflacja.

Wobec zjawiających się projektów wprowadzenia inflacji, które to projekty propagowane są bądź wprost i wyraźnie, bądź też w innych formach, pracownicy państwowi zmuszeni są zająć stanowisko wręcz negatywne, a to wobec niedawnych doświadczeń inflacyjnych, które zniszczyły majątek narodowy, doprowadziły do ruiny ekonomicznej szerokie rzesze pracujących, spowodowały demoralizację i dezorganizację życia ekonomicznego i których skutkiem jest w poważnej mierze obecne ciężkie położenie państwa.

System podatkowy.

Ponieważ w niektórych projektach sanacji, propagowanych ze stron poważnych przewidywane jest dalsze zmniejszenie podatków bezpośrednich, zwłaszcza majątkowego, co z konieczności zmusiłoby szukać pokrycia wydatków państwowych w dalszem podwyższaniu podatków konsumpcyjnych, pracownicy państwowi domagają się, aby do świadczeń na rzecz państwa pociągnąć przedewszystkiem te sfery, które płacić mogą, natomiast jako przedstawiciele konsumentów, wypowiadają się stanowczo przeciwko dalszemu podwyższaniu podatków pośrednich, spadających ciężarem swoim na szerokie warstwy, które pozbawione wszelkich zasobów, nie będą mogły znieść dalszych ciężarów podatkowych.

Zgłaszając to nasze stanowisko wobec projektów, które godzą bezpośrednio w byt setek tysięcy obywateli, a tem samem w dobro i interesy państwa, mamy nadzieję, że Pan Prezes Ministrów zechce udzielić naszym postulatom pełnej swej obrony.

Warszawa, dnia 24 listopada 1925 r.

Dnia 25 listopada r. b. p. Prezes R. M. Aleksander Skrzyński wygłosił w Sejmie mowę programową. Mowa miała charakter programu zarysowanego tylko w ogólnych konturach. Szczegółów polityki finansowej i gospodarczej nie poruszono. Ma je opracować i przedstawić nowy Minister Skarbu, p. Zdziechowski. Tem niemniej jednak mowa zawierała szereg tez, o wadze zasadniczej. Kilka z nich dotyczy także pracowników państwowych, jako takich. Według słów p. Skrzyńskiego,

Rząd jest przeciwny wszelkiej inflancji, a nawet chce „stać na straży utrzymania złotego w jego pełnej wartości i użyć wszelkich środków, aby z tej z trudem zdobytej i ustalonej placówki nie zejść—do inflacji nie dopuścić". Przy redukcji wydatków Rząd trzymać się będzie zasady równomierności, coby oznaczało, iż niema np. zamiaru przedsiębrać specjalnie pokaźnych skreśleń w budżecie wojskowym, czy kolejowym. W polityce agrarnej chce wprawdzie Rząd popierać eksport produktów rolnych, zamierza to jednak czynić, „biorąc pod uwagę interesy konsumenta". Wreszcie Rząd zdaje sobie sprawę z konieczności wzmocnienia pojemności rynku wewnętrznego (teza P. P. S.), co wskazywałoby na dążenie do t. zw. „odbudowy konsumenta" i stałoby na przeszkodzie postulatom redukcji.

Nie zabieramy w numerze niniejszym głosu w sprawie oceny tego programu, zwłaszcza, iż jest on niekompletnym i naszkicowanym zaledwie. Podkreślamy jednak ważność i doniosłość problemów ekonomicznych dla naszego bytu i położenia, i pragnęlibyśmy, aby nasi członkowie zdali sobie sprawę z konieczności poznania i zrozumienia tych zagadnień. Musimy bezwarunkowo urabiać opinję publiczną w przychylnym dla nas duchu, musimy wysilić się na to, aby nasz głos, głos pracowników państwowych odezwał się również w chwili prac nad sanacją i aby znalazł tam, gdzie należy, posłuch i uznanie.

P. Michalski o maszynistach.

Poseł Jerzy Michalski, b. Minister Skarbu, należy do stałych i nałogowych kandydatów do piastowania zajmowanej swego czasu teki. Okoliczności są jednak niełaskawe dla niego. Tymczasem więc powiększa on plejadę „uzdrawiaczy" naszego skarbu i twórców „nieomylnych" i „jedynie skutecznych" programów sanacyjnych. P. Michalski jest teoretycznie i praktycznie wyszkolonym, fachowym ekonomistą i finansistą, zdawałoby się tedy, że program jego będzie programem rozumnym, opartym na danych ścisłych i na rozumowaniu, zgodnem z zasadami nauk, w których p. Michalski jest ekspertem. Może tak byłoby w istocie, gdyby nie małe ale. P. Michalski jest politykiem, jest prawicowym politykiem, wybierała go na posła t. zw. „ósemka", czyli „Chjena" za pieniądze, zebrane „od morga" z obszarników. P. Michalski poszedł w służbę p. Korfantego et cons i zapewne musiał po drodze zgubić, albo zastawić swoją wiedzę i swój fachowy sąd o rzeczy. Takie przygody trafiały się i innym. Np. posłowi Głąbińskiemu, który jest profesorem ekonomiki i autorem podręcznika tej nauki, udowodniono z jego własną książką w ręku, w czasie debat nad monopolem tytoniowym, że jest rzeczą niebezpieczną dla naukowca zajmować się polityką — bo można w rezultacie przeczyć samemu sobie i nadwyrężyć szpetnie własną powagę. Otóż p. Michalskiego napompowano, czy też napompował się sam hasłami Lewiatana. W mowach, które wygłosił w Poznaniu, biadał i płakał gorzkiemi łzami nad „wybujałą niechęcią do wielkich banków i wielkiego rolnictwa", kruszył kopję o zmniejszenie podatku majątkowego, propagował obciążenie podatkiem dochodowym „szerszych warstw". W świętem oburzeniu ciskał wyrazy potępienia na ośmiogodzinny dzień pracy i nie mógł pojąć, jak „Państwo Polskie za najwyższą wartość, jaką jest praca, karze kryminalnie" — zapomniał jednak, że Państwo karze nie za pracę, ale za wyzysk pracy, że jego polityczni przyjaciele za tę „najwyższą wartość" płacą tak, jak za najgorszą tandetę i że posiadacze i dostarczyciele tej „najwyższej wartości" giną z głodu i nędzy, że wreszcie jest 300.000 takich, którzy tej najwyższej wartości spieniężyć nie mogą. Uśmiechała mu się też inflacja, którą potępił w słowach, ale propagował w treści swojego programu, oświadczając się za „mniejszą jednostką pieniężną". Wszystkimi tymi argumentami p. Michalski „zdruzgotał", jak pisały niektóre dzienniki, politykę p. Władysława Grabskiego.

Zostawmy w spokoju plany i programy p. Michalskiego. Nie do nas bowiem należy ich krytyka. P. Michalski jednakże krytykując z sprawozdaniem Naczelnej Izby Kontroli w ręku, gospodarkę kolei państwowych, zawadził również o maszynistów. Obliczył patentowanym zapewne i ukrywanym w tajemnicy sposobem, iż maszyniści pobierają pensje w wymiarze IV grupy uposażeniowej i pozwolił sobie na kolportowanie dowcipu, który się rzekomo utarł,a który podnosi, iż każdy pociąg prowadzi wojewoda i czterech starostów.

Trudno byłoby twierdzić, iż nam ten dowcip ubliża. Bynajmniej. Porównanie jest pochlebne i zaszczytne. Gorzej jest jednak, iż ten wątpliwej wartości i wątpliwego humoru dowcip oparty jest na fałszu, a najgorzej, iż powtórzony przez osobę poważną, może przyczynić się do urobienia fałszywych mniemań i poglądów w wrażliwej na drukowane słowo opinji publicznej. Konsekwencje takiego dowcipu mogą być poważne. Dla krasomówczego efektu, dla druzgocącego argumentu, p. Michalski posłużył się cyframi, których snać nie zbadał należycie, nie przemyślał gruntownie. Cel uświęcił mu środki, którymi się posłużył. P. Michalski nie zna kolejnictwa, nie zna życia kolejarzy i nic go ono zapewne nie obchodzi. „Najwyższa wartość" praca kolejarza, praca maszynisty, jest i ma być tylko źródłem wyzysku. Obcinać, redukować, byle tylko Lewiatan miał się dobrze. O tem, że maszyniści wyjaśnili już dawno i wielokrotnie fałszywe podstawy legendy o wysokości swoich zarobków, otem, że są zdecydowani bronić ich, nie cofając się przed żadnym dozwolonym środkiem, o tem, że mową swoją prowokuje i podnieca zarzewie walki i zamętu, p. Michalski nie wiedział. Może zresztą i wiedział i działał świadomie. I to możliwe — ale obojętne. Jakiekolwiek bowiem były jego intencje, czy nim kierowała zła, czy dobra wola — pozostaje faktem, iż osobą swoją nadał autorytet fałszowi i że roztrąbił ten fakt poprzez organy prasy, jak Polska długa i szeroka.

* * *

Wobec tego, iż słowa p. Michalskiego powtórzyły niemal wszystkie dzienniki, Prezydjum Związku rozesłało do prasy sprostowanie następującej treści:

Niektóre organy prasy zamieściły przed kilkoma dniami streszczenia mowy posła i b. Ministra, Jerzego Michalskiego, którą tenże wygłosił w Poznaniu w sali „Apollo".

Mowa ta dotyczyła obecnego położenia gospodarczego i finansowego naszego Państwa. P. poseł Michalski poddał krytyce politykę skarbową i finansową Rządu i proponował szereg środków, mających, jego zdaniem, przyczynić się do uzdrowienia i naprawy stosunków. Między innemi omawiał p. poseł Michalski gospodarkę Polskich Kolei Państwowych, przyczem zarzucił tej gospodarce rozrzutność, a budżetowi kolejnictwa nadmierne rozdęcie. Na poparcie swoich twierdzeń przytoczył p. Michalski okoliczność, iż pensje kierowników lokomotyw, łącznie z dodatkami kilometrowymi, dochodzą pensji IV grupy uposażeniowej, a więc pensji, pobieranej przez dyrektorów departamentów ministerjalnych, tak, iż utarł się dowcip, że każdy pociąg prowadzony jest przez wojewodę i czterech starostów.

Nie czujemy się powołani do oceny całokształtu wywodów p. posła Michalskiego i do prostowania całego szeregu błędnych, naszem zdaniem, założeń, na których oparła się wzmiankowana mowa. Jednakże, jako przedstawiciele maszynistów kolejowych, zgrupowanych w naszym związku, zmuszeni jesteśmy ogłosić publicznie następujące sprostowanie:

1) Nieprawdą jest, jakoby pensje kierowników lokomotyw, łącznie z dodatkami kilometrowymi dochodziły pensji urzędników IV-go stopnia, t. j. pensji, pobieranych przez dyrektorów departamentów ministerjalnych.

Natomiast prawdą jest, iż maszyniści kolejowi, zaszeregowani są do IX i VIII grupy uposażeniowej, zaś pomocnicy maszynistów, używani przeważnie do służby w charakterze kierowników lokomotyw do X i XI, a nawet i XII grupy uposażeniowej, przyczem ilość maszynis-

tów w VIII grupie uposażeniowej nie przekracza 25 proc. ogólnej ilości maszynistów i pomocników. Wskutek tego zaszeregowania, pobierają maszyniści, stosownie do postanowień art. 2 ustawy z dnia 9 października 1923 roku Dz. U. N. 116 poz. 924 pobory, ustalone w punktach, w wysokości tej samej, jak i inni funkcjonarjusze państwowi. Pozatem nietylko maszyniści, lecz także i wszyscy inni funkcjonarjusze Państwowi, mają prawo do należytości za delegacje, podróże służbowe i t. d. Dodatki także pobierają maszyniści kolejowi w wymiarze mniejszym, aniżeli inni funkcjonarjusze państwowi. Podczas gdy bowiem inni funkcjonarjusze pobierają wynagrodzenie w formie djet za podróże służbowe, w wysokości, ustalonej w Rozp. R. M. z dnia 16 lipca 1924 r. Dz. Ustaw Nr. 72 poz. 703 maszyniści pobierają jedynie wynagrodzenie t. zw. godzinowo - kilometrowe na zasadzie Rozp. R. M. z dnia 18 lutego 1924 r. Dz. Ustaw Nr. 22 poz. 235. Wynagrodzenie to nie jest bynajmniej wygórowane, jest stosunkowo mniejsze, aniżeli wynagrodzenie innych pracowników, wyjeżdżających służbowo, ponadto zaś oparte jest wbrew słuszności nietylko na obliczeniu ilości czasu spędzono w służbie, lecz nadto na ilości przejechanych kilometrów, co wprowadza dla maszynistów niepraktykowane w żadnej innej gałęzi służby państwowej wynagrodzenie akordowe, stanowiąc tem samem dla nich „privilegium odiosum".

Powyżej omówione wynagrodzenie przyznane zostało, jak stwierdza wyraźnie przytoczone Rozp. Rady Ministrów w § 1, z uwagi na wydatki, zwiększone podczas pełnienia służby na parowozie i ma stanowić nie dodatkowe wynagrodzenie, lecz zwrot powiększonych kosztów, związanych z charakterem służby maszynistów. I w tym względzie maszyniści nie są traktowani lepiej, lecz przeciwnie, nierównie gorzej, aniżeli niektóre inne kategorje pracowników państwowych. Mimo to bowiem, iż służba ich jest nader ciężka, połączona z niebezpieczeństwem, wymagająca bardzo wytężonej uwagi i obarczona olbrzymią odpowiedzialnością — ustawa uposażeniowa nie przyznała im żadnych dodatków, chociaż dodatki takie otrzymują w analogicznych warunkach inni funkcjonarjusze państwowi. I tak np. nauczyciele państwowych szkół średnich i powszechnych, których obowiązki służbowe trwają w myśl ustawy zasadniczo przez 72 do 120 godzin w miesiącu, otrzymują za każdą dodatkową godzinę osobne, zwiększone wynagrodzenie, wojskowi w lotnictwie otrzymują dodatki lotnicze, w lości od 96 do 385 punktów, niezależnie zaś od tego, otrzymują za próbne loty po 64, a nawet po 256 punktów za 1 lot, instruktorowie lotniczy po 0.4 i 0.3 punkta za każde podniesienie się na płatowcu, nurkowie marynarki otrzymują specjalne dodatki i t. p. Maszyniści kolejowi natomiast poza odszkodowaniem za czas spędzony w służbie, nie otrzymują żadnego ekwiwalentu, ani za specjalne świadczenia służbowe, których się od nich wymaga, ani za wyjątkowo ciężką, niebezpieczną i odpowiedzialną pracę.

Nawet jednak łącznie z wynagrodzeniem godzinowo-kilometrowem, pobory maszynistów nie sięgają poborów nietylko czwartej, ale i szóstej grupy uposażenia. Dla ilustracji niechaj posłużą przykłady: Wojewoda IV grupa uposażenia, szczebel a. samotny 1400 punktów miesięcznie, dodatek regulacyjny 60 punktów, razem 1460 punktów. Przy mnożnej listopadowej — 44 grosze, wynosi to 642.40 zł. Jeżeli wojewoda przebywa 15 dni w podróży (przeciętna norma pracy maszynisty) otrzymuje za każdy dzień po 50 pkt. uposażen., co równa się 750 punktom w miesiącu — 330 zł. Łącznie zatem pobiera 972 zł. 40 groszy. Starosta VI grupa uposażenia, szczebel a. 800 + 60 pkt. = 378.40 zł. 15 dni djet po 32 pkt. = 233 zł. 20 gr., razem zatem 611.60 zł. Natomiast maszynista przeciętnie w IX grupie, szczebel a. 390 + 60 pkt. = 180 zł. za 240 godzin pełnowartościowej pracy (nie odliczając postojów, przygotowania do odjazdów, przetoków i t. d.) już z uwzględnieniem dodatkowej premji za 40 godzin ponad normalne 200 i za przejechanie w tym czasie 4.000 kilometrów, wliczając premję na ponadnormalne 1.400 klm., otrzymuje, łącznie tytułem godzinowo-kilometrowego, ktróre oblicza snę n. b. nie po 44, ale stale po 40 groszy, 274 zł., co razem z poborami zasadniczemi wynosi 454 zł. Dodać należy, iż godzinowo-kilometrowe w tej wysokości zarabiają stosunkowo nieliczni maszyniści, obsługujący pociągi pośpieszne i osobowe dalekobieżne, przeciętnie zaś zarobek maszynisty z tego tytułu waha się pomiędzy 60 — 150 zł. w miesiącu za przeciętne 200 godzin pełnowartościowej pracy. Nie możemy odpowiadać za dowcipy, które się utarły. Zastrzegamy się jednak, w imię prawdy i etyki życia publicznego przeciwko powtarzaniu fałszów i wyciąganiu z nich konsekwencyj.

2) Nie czujemy się powołani do oceny, przytoczonej przez p. posła Michalskiego, okoliczności, czy budżet Ministra Kolei jest „nazbyt rozdęty" i czy należy go zmniejszyć. Poczuwamy się jednak do obowiązku podkreślić, iż Polskie Koleje Państwowe są od 2 lat przedsiębiorstwem dochodowem, że przyniosły pokaźne zyski w r. 1924, że zamkną się zyskiem w roku bieżącym — że na rok 1926 w preliminarzu budżetowym przewidywany jest czysty zysk z eksploatacji przedsiębiorstwa Kolei w sumie 86.400.000 zł., oraz, iż w porównaniu do ogółu wydatków, które według tego preliminarza wynoszą 918.053.080 zł., suma preliminowana na godzinowo-kilometrowe wynosi zaledwie 18.817.232 zł.

Wobec tego stwierdzamy, iż o ile budżet tegoż Ministerstwa jest istotnie „rozdęty", nie dzieje się to bynajmniej na skutek rzekomo nadmiernych poborów kierowników lokomotyw i że ewentualne nawet zupełne skreślenie wynagrodzenia godzinowo-kilometrowego nie jest w stanie w niczem dopomóc, ani też uzdrowić, czy zrównoważyć budżetu.

3) Podkreślamy wreszcie, iż położenie materjalne maszynistów kolejowych w chwili obecnej jest daleko gorsze, aniżeli przed wojną, nietylko bezwzględnie, ale także i wporównaniu do poborów innych gałęzi służby. Przed wojną zarabiał maszynista pociągów osobowych na b. kolei Warszawsko - Wiedeńskiej 230 — 250 rubli miesięcznie, w b. zab. austrjackim 400 do 450 kor., w b. zaborze pruskim 350—400 marek. Wysokość tych poborów i wartość pieniądza, który maszyniści za swoją pracę, otrzymywali przed wojną, nie da się, oczywiście, porównać z poborami obecnemi, które spowodowały wydatne obniżenie stopy życiowej maszynistów, godzinowo-kilometrowe zużywane jest w całości na pokrycie bardzo wysokich wydatków, spowodowanych ustawicznem przebywaniem poza domem i koniecznością forsownego odżywiania, celem utrzymania wyczerpujących się sił. W rezultacie maszyniści w niczem nie są uprzywilejowani i na równi z innymi funkcjonarjuszami państwowymi cierpią nędzę z powodu niewystarczających poborów.

4) Legenda o nadmiernej wysokości poborów maszynistów ma swoje źródło w następujących okolicznościach: a) w roku 1924 i z początkiem roku 1925 niektóre organy administracji kolejowej na skutek fałszywej interpretacji postanowień Rozp. R. M. z dnia 18 lutego 1924 r. obliczyły maszynistom ich pobory, fałszywie nadpłacając im poważne sumy. Dla przykładu przytoczymy iż w jednej tylko parowozowni w Jaśle, liczącej zaledwie 40 maszynistów, nadwyżka wynosiła za 1924 rok 19.000 zł. To samo miało miejsce w innych parowozowniach. W niektórych innych parowozowniach miały miejsce nadużycia przy wypłacie godzinowo - kilometrowego. Tak np. w parowozowni Warszawa - Główna wynosiły nadpłacone na skutek nadużyć, sumy około 35.000 zł. Wszystkie te okoliczności wyszły na jaw dopiero w 1925 r., tak, że w sprawozdaniach za r. 1924 figurują sumy daleko wyższe od istotnie uzasadnionych. Obecnie maszyniści spłacają pobrane bez swojej winy nadwyżki — jednakże zestawienia z r. 1924 nie zostały poprawione i stanowią podstawę sądów o wysokości poborów maszynistów.

b) Rozporządzenie R. M. przewiduje specjalne wynagrodzenie za przekroczenie normy płacy, t. j. za służbę wyżej 200 godzin i przejechanie przestrzeni powyżej pewnej ilości kilometrów różnej na różnych pociągach. Administracja kolejowa, wbrew ustawicznym protestom związku maszynistów, zmusza maszynistów do służby, dochodzącej do 350 i 400 godzin w miesiącu, w czasie której maszyniści przejeżdżają 8.000 do 10.000 km. Oczywiście, za taką służbę, wymagającą nadludzkich wprost wysiłków, zarabiają niektórzy, zmuszeni do niej maszyniści, sumy dość pokaźne. Nie wynika to jednak bynajmniej z winy maszynistów, którzy sami przeciwko temu protestują, zwłaszcza, iż kosztem zwiększenia zarobków jednych maszynistów, obniża się pobory innych.

Przytoczone powyżej fakty stały się uzasadnieniem

legendy o nadmiernych poborach maszynistów. Ponieważ jednak legenda ta oparta jest na fałszywych podstawach, przeto nie możemy ukryć zdziwienia, iż poważny poseł, finansista i b. minister Skarbu, nie potrafił zbadać ich należycie i oparł na nich bezkrytycznie swoje wywody.

5) Związek Maszynistów, powołując się na sympatję, którą niewątpliwie żywi dla nich podróżująca publiczność, na liczne objawy i dowody uznania, których im nie szczędziła z racji szeregu wypadków, w których przytomność umysłu i obowiązkowość maszynisty, uchroniła ją od niechybnej śmierci lub kalectwa—apeluje tą drogą do opinji publicznej, ażeby niedawała posłuchu fałszywym wywodom, których źródłem jest bądź brak należytych informacyj, bądź też nawet wyraźna zła wola.

— — — — — — — — — — — —

Do dziś (27.XI) zamieściły to sprostowanie w skróceniu pisma stołeczne „Kurjer Poranny", „Gazeta Poranna Warszawska" i „Express Poranny". Prezydjum Związku zamierza oprócz tego poinformować o istotnym stanie rzeczy także i kluby sejmowe. Spodziewamy się, że po naszych wyjaśnieniach p. Michalski i inni politycy będą ostrożniejsi w powtarzaniu dowcipów i w posługiwaniu się fałszywymi argumentami.

Przegląd techniczny.

O TURBOLOKOMOTYWACH.

Od niedawna, bo od roku 1918, zastosowano turbinę parową do trakcji kolejowej. Trudności, jakie napotkano przy popędzie turbinowym, były dość znaczne; opóźniły też one znacznie, bo conajmniej o 25 lat, zastosowanie turbiny parowej, jako silnika w lokomotywie. Pierwszą trudnością, jaką konstruktorowie turbolokomotyw musieli pokonać, jest wysoka ilość obrotów koła turbinowego. Trudność ta do dnia dzisiejszego jest jeszcze problemem, wymagającym dalszych prac. Drugą poważną trudnością jest niemożność wykonania turbiny nawrotowej. Ta okoliczność jest głównym czynnikiem, utrudniającym zastosowanie turbiny do lokomocji tak wodnej, jak i lądowej.

Turbolokomotywy typu D-ra Zoellyego wykonyłącznie z kondenzacją. Narazie ustaliły się trzy kierunki budowy turbolokomotyw: pierwszy, reprezentowany jest przez typ D-ra Zoelleyego, jest to typ niemiecko-szwajcarski; drugi typ Ljungströma, stosowany w Szwecji i trzeci — Ramsaya, stosowany w Anglji i Stanach Zjednoczonych.

Tuberkolomotywy typu D-ra Zoellyego wykonywują: fabryka lokomotyw w Wintertur, koło Zurychu i fabryki Kruppa w Essen. Turbolokomotywy, wykonywane w tych fabrykach, doprowadzone są już do tej doskonałości, że oszczędzają około 30 proc. węgla, w stosunku do zużycia węgla w zwykłych lokomotywach z parą przegrzaną. Oszczędności te uzyskano głównie dzięki kondenzacji. W ślad za tem, osiąga się także daleko mniejsze zużycie wody zasilającej, na danym odcinku linji kolejowej. Woda skondensowana w tych turbolokomotywanych, ma temperaturę około 50° C. Wodę tę wtłacza się przez podgrzewacz, gdzie ogrzewa się do 120° C., do kotła. Kocioł z przegrzewaczem systemem Schmidta dostarcza pary o ciśnieniu 14 atm. przegrzewanej do temperatury 350°. Dwie turbiny parowe są 6-cio stopniowe, o mocy każda po 1000 K. M. Jedna z tych turbin służy do popędu naprzód, druga — wtył. Przy prędkości 60 klm. godz., ilość obrotów turbiny wynosi 6.000, na minutę Siłę przenosi się za pomocą podwójnego przeniesienia zębatego na wał, skąd przez korbę i łączniki na poszczególne osie popędowe.

Wobec zastosowania w turbolokomotywach kondenzacji, straty na wodzie zasilającej, są bardzo małe: potrzeba zaledwie nieznacznej ilości świeżej wody do uzupełnienia strat. Przytem woda skondensowana, pozbawiona jest wszelkich substancyj, tworzących kamień kotłowy, lub korozje. Dzięki temu w kotle, tworzą się zaledwie ślady kamienia kotłowego. Kondenzator umieszczony jest zazwyczaj pod kotłem, między fremami. Do ssania powietrza z kondenzatora służy pompa obrotowa. Próby stosowania kondensacji powierzchownej przy pomocy chłodzenia powietrzem, zawiodły. Stosuje się więc zwykłą kondensację powierzchowną z chłodzeniem wodnem. Urządzenie do chłodzenia wody oziębiającej usytuowane jest na tendrze.

Ogrzewanie pociągu przy trakcji turbolokomotywowej nie może być uskuteczniane parą z kotła, gdyż ta po skondensowaniu, musi wracać do kotła. Do ogrzewania służy osobny kociołek, którego woda ogrzaną jest parą kotła wielkiego. Kociołek ten ma kształt zbiornika pary i umieszczony jest na kotle wielkim.

Rolę dmuchawki pełni wentylator napędzany małą turbinką.

Oprócz mniejszego zużycia opału, turbolokomotywy zużywają daleko mniej smaru. Obsługa turbolokomotywy jest prostszą, a pewność ruchu bardzo wielka. Przez zaprowadzenie trakcji turbolokomotywowej, odpadłaby potrzeba zwiększenia składów paliwa i urządzeń do magazynowania smarów. Ilość stacyj wodnych możnaby wtedy zredukować o conajmniej 50 proc. obecnego stanu.

W dzisiejszych warunkach, turbolokomotywy są o około 50 proc. droższe od lokomotyw zwykłych (na parę przegrzaną). Z czasem jednak cena ich wydatnie się zmniejszy. Większy koszt turbolokomotyw i tak jest tylko pozorny, jeżeli się uwzględni korzyści, jakie daje turbolokomotywa przez oszczędność na paliwie, smarze i wodzie.

Wyszczególniono ważniejsze zalety, jakie ma turbolokomotywa w trakcji. Wad turbolokomotyw wymienić się nie da, gdyż te prawie wcale nie istnieją. Tej okoliczności, że turbina parowa nie jest nawrotczą, wadą, nazwać właściwie nie można, skoro uwzględni się łatwość umieszczenia dwóch turbin o odwrotnych kierunkach obrotu. Turbolokomotywa może wobec swych zalet śmiało konkurować z lokomotywą elektryczną. Zwłaszcza ze względów politycznych, turbolokomotywa ma przewagę nad lokomotywą elektryczną. (Nieprzyjaciel przez zniszczenie centrali elektrycznej, unieruchomić może całą sieć kolejową, od danej centrali zawisłą). Z tych względów, zwłaszcza u nas w Polsce, rychłą elektryfikacją kolei łudzić się nie można.

D. SYRYJCZYK — KRAKÓW.

Z życia związkowego.

Z PREZYDJUM ZWIĄZKU.

Dalsze prace nad organizacją Związku. — W wykonaniu dalszej części programu organizacyjnego, członkowie Prezydjum uczestniczyli w Zjeździe Okręgowym we **Lwowie**, oraz odwiedzili koła miejscowe **Rzeszów i Kraków.** Sprawozdanie z tych objazdów wykazuje nader dodatnie ich rezultaty. Zjazd Okręgowy lwowski po za lokalnymi sprawami organizacyjnemi zajmował się także ustaleniem stosunku naszego Związku do zagadnień bieżącej chwili i wyraził Zarządowi Głównemu pełne zaufanie. W tym samym duchu obradowały także koła Rzeszów i Kraków. Konsolidacja Związku, wzmocnienie zainteresowania, oraz podniesienie dyscypliny i karności związkowej postępuje coraz szybciej i zaznaczają się coraz wydatniej. W dalszym ciągu objazdów kol. Majlich odwiedził w dniu 18.XI b. m. **Poznań** w dniu 19.X, był obecny na okręgowym zjeździe dyspozytorów w Poznaniu, w dniu 20.XI zaś odwiedził k. m. **Ostrów.** W tym czasie kol. Siadak w dniu 18.XI odwiedził koło **Sarny,** w dniu 19.XI k. m. **Zdołbunów,** zaś w dniu 20.XI uczestniczył w zebraniu w **Kiwercach,** gdzie utworzono nowe koło miejscowe.

Wszystkie te zebrania uchwaliły rezolucje, wyrażające solidarność członków ze stanowiskiem Prezydjum i gotowość do podporządkowania się decyzjom władz związkowych.

Najbliższe dnie przed plenarnem posiedzeniem Zarządu Głównego, które zostało zwołane na dzień 10-go grudnia, poświęcone będą przygotowaniem wniosków na to posiedzenie. W opracowaniu znajdują się: Wykonanie

nowego statutu, wnioski z walnego zjazdu, ostateczne sformułowanie postulatów, ustalenie planu prac przy budowie domu związkowego, wreszcie projekt założenia Spółdzielni kredytowych maszynistów.

Zjazd dyspozytorów. — W dniu 27.XI r. b. obradował w Warszawie zjazd delegatów dyspozytorów. Zjazd został zwołany celem ostatecznego i formalnego zorganizowania Sekcji dyspozytorów, która według brzmienia nowego statutu ma rządzić się autonomicznie oraz celem ustalenia postulatów dyspozytorów.

W Zjeździe uczestniczyli następujący koledzy: *Lisowski* Dębica, *Jurkowski* Piotrków, *Woźnica* Katowice, *Nieradzki* Tarnowskie Góry, *Perek* Poznań, *Kowalski* Toruń, *Cygankiewicz* Tczew, *Koziell* Gniezno, *Gutkind* Kraków,— Płaszów, *Cichy* Kraków, *Zagórski* Lublin, *Wiszniewski* Delatyn, *Müller* Sambor, *Onyszkiewicz* Lwów, *Żabicki* Warszawa.

Zjazd obradował pod przewodnictwem prez. Związku, kol. *Majlicha*, który zagaił zebranie, wygłaszając krótkie przemówienie ku czci ś. p. Stefana Żeromskiego. Sprawozdanie z dotychczasowej akcji dyspozytorów w sprawie realizacji ich postulatów złożył kol. *Lisowski*, przedstawiciel dyspozytorów w Zarządzie Głównym. Na tematy poruszone przez kol. Lisowskiego rozwinęła się ożywiona dyskusja w której zebrani podkreślili w pierwszym rzędzie konieczność zapewnienia stanowi dyspozytorów należnej powagi. Z dyskusji wyłoniły się zasadnicze poglądy zebranych na treść postulatów dyspozytorów. Zredagowanie punktów wytycznych powierzono specjalnej komisji, w której skład weszli z wyboru kol. *Onyszkiewicz*, *Cygankiewicz*, *Woźnica* i *Żabicki*. Ustalone wytyczne przekazano Prezydjum Związku celem ostatecznego zredagowania i przedłożenia M. K. Również zasady organizacji sekcji dyspozytorów i opracowanie regulaminu dla niej powierzono Zarządowi Głównemu. Ostateczny tekst rezolucji, który znajduje się w opracowaniu, podamy w najbliższym numerze „Maszynisty".

KUTNO.

Walne zebranie koła. W dniu 19 listopada r. b. odbyło się w Kutnie walne zebranie miejscowega koła Z. Z. M. Z ramienia Zarządu głównego uczestniczył w zebraniu wice-prezes Związku kol. *Borkowski*, z ramienia zaś Zarządu warszawskiego okręgu Z. Z. M. — sekretarz Zarządu okręg. kol. *Jaworski*.

Zebraniu przewodniczył Przewodniczący miejscowego koła kol. *Zieliński*, który po zagajeniu zebrania, udzielił głosu kol. Borkowskiemu. Kol. Borkowski w dłuższem przemówieniu omówił stan wszystkich aktualnych zagadnień, dotyczących praw, bytu i stosunków służbowych maszynistów kolejowych, oraz przedstawił zebranym stanowisko i działalność Głównego Zarządu Związku. Dłużej zatrzymał się na sprawie godzinowo-kilometrowego i wytłumaczył powody, które wpłynęły na decyzję Zarządu Głównego o strajku protestacyjnym. Pozatem omówił sprawę palaczów na pociągach osobowych dalekobieżnych, sprawę degradacji z wyroku komisji dyscyplinarnej, sprawę tarcz ostrzegawczych, mieszkań służbowych i budowy domu związkowego.

Sprawozdanie z działalności Zarządu okręgowego składał kol. Jaworski.

W obszernej dyskusji, która wywiązała się nad treścią przemówienia kol. Borkowskiego i Jaworskiego, zabierali głos liczni mówcy, którzy wszyscy, bez wyjątku, wyrażali się z uznaniem o działalności Zarządu Głównego i Zarządu warszawskiego okręgu Z. Z. M., podkreślali słuszność stanowiska Zarządu Głównego w sprawie godzinowo-kilometrówego, oraz oświadczali gotowość podporządkowania się decyzjom władz związkowych na wypadek konieczności obrony obecnych poborów ubocznych.

Zainteresowanie wywołała również sprawa pragmatyki. Zebrani dopytywali się o jej losy, zwłaszcza zaś o brzmienie podstawowego art. 1-go. Domagano się stanowczo, aby treścią pragmatyki objęci byli wszyscy stali pracownicy kolejowi, oraz aby to było wyraźnie postanowione w samej ustawie, nie zaś oddane do dowolnego uznania M. K. Postulat ten uznano za zasadniczy dla Z. Z. M. i dla ogółu kolejarzy, podkreślając, iż w braku takiego, wyraźnego postanowienia, pragmatyka jest dla kolejarzy bezwartościową.

Zebrani wyrażali się przychylnie o inicjatywie Zarządu Głównego w sprawie budowy domu związkowego. Wyrażali opinję, iż budowa winna się rozpocząć już w czasie najbliższym, na podstawie racjonalnego i szczegółowego planu, oraz oświadczyli gotowość opodatkowania się na rzecz budowy domu, w wysokości 20 zł. od członka, do potrącenia w 4-ch ratach miesięcznych.

W rezultacie obrad zebrani uchwalili stosowną rezolucję.

Redakcja „Maszynisty" podkreśla, iż koło Kutno, pod celowem i energicznem kierownictwem swojego przewodniczącego, kol. Zielińskiego, rozwija bardzo skuteczną i owocną działalność.

Praca kol. Zielińskiego, organizatora i kierownika koła, spotyka się z ogólnem uznaniem u wszystkich członków koła. Życzymy kołu dalszych sukcesów w pracy organizacyjnej.

TCZEW.

Nowy Zarząd Koła miejscowego: Na walnem zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Tczewie, dn. 16 listopada r. b. wybrano zarząd w następującym składzie: Prezes: Feliks *Nierzwicki*, Tczew, ul. Wąska Nr. 2; Sekretarz: Jan *Toczek*, Tczew, ul. 30-go Stycznia Nr. 33; Skarbnik: Stanisław *Sobczak*, Tczew, ul. Hallera Nr. 16.

CZĘSTOCHOWA.

Wybór nowego Zarządu Koła miejscowego: Na zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Częstochowie, wybrano Zarząd w następującym składzie: Prezes: Jan *Marszałek*, Vice-Prezesi: Piotr *Krajewski* i Wincenty *Puszczyński*, Sekretarz: Józef *Kursa*, Skarbnik: Jan *Muszkiet*.

CHEŁM.

Pożegnanie naczelnika Parowozowni. W dniu 30 października 1925 r. żegnały drużyny parowozowe parowozowni Chełm, dotychczasowego naczelnika tejże parowozowni, p. Remigjusza *Nacikowskiego*, który z mocy rozporządzenia Dyrekcji K. P. w Radomiu, przeniesiony został do parowozowni Lublin. P. naczelnik Nacikowski zdobył sobie za czasów swojego urzędowania w Chełmie powszechną sympatję i szczere uznanie za swoją działalność, opartą na głębokiej wiedzy fachowej i nacechowaną duchem sprawiedliwości i bezstronności w rozstrzyganiu spraw służbowych. To też chełmskie drużyny parowozowe żegnały go z żalem.

Koło miejscowe Z. Z. M. w Chełmie życzy p. naczelnikowi *Nacikowskiemu* powodzenia w dalszej pracy dla dobra kolejnictwa polskiego.

O smary do parowozów. Dyrekcja K. P. w Radomiu, stosując się do wskazań polityki oszczędnościowej, zastosowała ostatnio oszczędności w rozchodzie smarów do parowozów. Odnośny okólnik zniża dotychczasowe normy smarów, poleca dążyć do oszczędności, postanawia jednak zupełnie słusznie, iż w razie żądania, należy maszyniście wydać smar, choćby i ponad normę, gdyż w przeciwnym razie, parowóz może ulec zniszczeniu.

Poszczególni naczelnicy parowozowni jednak nie chcą zrozumieć tendencyj Dyrekcji i istoty systemu oszczędnościowego. Na przydzielone sobie odcinki powyznaczali normy bezwzględnie niewystarczające i przestrzegają norm tych, bez względu na protesty maszynistów i bez względu na stan parowozów, które niedostatecznie smarowane, coraz to częściej ulegają zniszczeniu. P. naczelników nie obchodzi zupełnie stan parowozu i kłopoty maszynisty, który musi jechać niesmarowanym parowozem. Nie rozumieją oni istoty oszczędności, która polega na zaoszczędzeniu kosztów. To zaś ma miejsce jedynie wówczas, jeżeli oszczędność w jednym względzie nie powoduje strat gdzieindziej. Oszczędzi się parę kg. smaru, ale wytopi się łożysko. Rezultatem jest strata. O tem jednak nikt nie myśli. Za wytopione łożysko płaci bowiem maszynista, a za zaoszczędzony smar dostaje premję p. naczelnik.

Za przekroczenie w ten sposób ustalonej normy potrąca się z poborów maszynistów częstokroć 1 — 3 proc.

z poborów. Ponawiają się zatem dawne praktyki. Związek maszynistów podkreślał i udowodniał już niejednokrotnie, iż administracja nie ma prawa potrącać z poborów maszynisty ani przepałów, ani przesmarów. Za przepał można potrącić tylko z premij opałowych, a za przesmar tylko z premij za oszczędne zużycie smarów. Ani godzinowo - kilometrowe, ani tem mniej pobory zasadnicze nie mogą być z tego powodu ani o grosz uszczuplone.

Ponadto papierowe załatwianie sprawy smarów prowadzi coraz częściej do absurdów. Administracja wylicza, iż np. z Kielc do Dęblina jest tyleż kilometrów, ile z Chełma do Bełzca. Wobec tego wyznacza się jednakowe normy zużycia smarów. Jednakże nie bierze pod uwagę ani tego, iż na linji Kielce — Dęblin kursują parowozy nowe, ze szczelnemi urządzeniami smarowemi, na linji zaś Bełżec — Chełm parowozy stare, w których duży procent smarów marnuje się bezużytecznie. Pozatem nie bierze się pod uwagę ani profilu drogi, ani też przetoków na stacjach.

Maszyniści Dyr. Radomskiej z kol. *Żebrem* i *Witkowskim* interwenjowali w tej sprawie w Dyr. Radomskiej. P. Dyrektor inż. Krzyżanowski obiecał sprawę zbadać, dotąd jednak nie spełnił swojego przyrzeczenia. Na skutek zupełnej anarchji w tym względzie cierpi stan parowozów, a maszyniści znoszą rozliczne szykany. Najwyższy czas, aby zająć się ostatecznem i rozumnem załatwieniem tej poważnej i pilnej sprawy.

SARNY.

Napaść „Expresu Poleskiego". — Dnia 18 b. m. odbyło się zebranie k. m. Sarny z udziałem sekretarza Związku kol. *Siadaka* i Przewodniczącego Głównej Kom. Rew. kol. *Witkowskiego.* Obrady toczyły się w spokoju i powadze. Omawiano najaktualniejsze sprawy, dotyczące maszynistów. Kol. Siadak w swoim referacie poruszył między innymi sprawę uchwalonego w swoim czasie strajku protestacyjnego, wyjaśniając jego przyczyny i uzasadnienie. Odnośnie do zagadnienia wzmocnienia organizacji Związku kol. Siadak podkreślił konieczność posłuchu wobec zarządzeń władz związkowych.

Zebranie to, a zwłaszcza przemówienie kol. Siadaka, posłużyło „Expresowi Poleskiemu", prowincjonalnemu pisemku brukowemu, wydawanemu w Brześciu, do umieszczenia napastliwego artykułu. Ktoś coś zapewne doniósł brzeskim pismakom, słyszeli, że gdzieś dzwonią, nie wiedzą jednak w którym kościele. Wykoszlawili nazwisko kol. Siadaka, nazywając go Siordokiem, a kol. Witkowskiego zaś Wilkomskim. Treść przemówienia wypaczyli zupełnie. Siedząc na brzeskim partykularzu i redagując „dziennik", nie poczuwają się do obowiązku obeznać się należycie z faktami, które „poruszają". Mowę p. Michalskiego wygłoszoną w Poznaniu przenieśli na własną odpowiedzialność do Sejmu i przerobili jej treść tak, że autor nie poznałby jej napewno. Nic im nie wiadomo o zasadach ośmiogodzinnego dnia pracy w kolejnictwie i nie słyszeli o decyzjach Związku Maszynistów z miesiąca września, choć pisała o nich cała niemal prasa w Polsce. Wreszcie skonstatowali, iż maszyniści „nigdy przed wojną nie mieli takich zarobków, jak dzisiaj".

Nie zamierzamy polemizować z „autorami tego wspaniałego artykułu. Notujemy tylko ten fakt na dowód do czego prowadzi redagowanie dziennika przez ludzi niepowołanych i nieprzygotowanych do tego niełatwego, wymagającego wiedzy i orjentacji zajęcia. A jednak taką strawą duchową żyją setki i tysiące obywateli!

KIWERCE.

Nowe koło miejscowe Z. Z. M. — Na wniosek kolegów, członków Z. Z. M. zatrudnionych w parowozowni Kiwerce, a należących dotychczas do koła miejscowego Z. Z. M. w Kowlu, Prezydjum postanowiło otworzyć w Kiwercach nowe Koło miejscowe. W dniu 20 listopada 1925 r. odbyło się zebranie organizacyjne, w którem uczestniczył z ramienia Prezydjum Sekretarz Związku kol. *Siadak.* Zebrani uznali potrzebę założenia Koła i powziąwszy w tym względzie stosowną uchwałę zwrócili się do Prezydjum z prośbą o podjęcie dalszych decyzji. Wybrano Zarząd nowego Koła w składzie następującym: Prezes *Śliwiński* Wincenty, Kiwerce, dom kolejowy; Wiceprezes: *Olchowski* Mikołaj, Kiwerce, dom kolejowy; Sekretarz: *Nowak* Zygmunt, Kiwerce, dom Gileza Nr. 30; Skarbnik: *Łapiński* Teofil, Kiwerce, dom kolejowy. Komisja rewizyjna: *Kosicki* Aleksander, *Wiszniewski* Jan i *Bracha* Jerzy, parowozownia, Kiwerce.

PIOTRKÓW.

Wybór nowego Zarządu Koła miejscowego: Na ogólnem Zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Piotrkowie, przy ul. Legjonów Nr. 12 m. 9 „Dom Ludowy", dnia 24 października r. b. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w następującym składzie: Prezes: Marjan Zychowski; Wiceprezesi: Torka Oskar i Wójcicki Leon; Sekretarze: Wyczółkowski Walery i Wróbel Aleksander; Skarbnik: Szadkowski Władysław; Zastępcami: Zawadzki Stanisław, Dardziński Teodor i Kowalski Jan II. Komisja rewizyjna: Cyprysiak Władysław, Błaszczyk Edmund i Polesiak Czesław.

Komunikaty.

Odezwa P. Ministra Kolei.

P. Minister kolei, inż. Adam Chądzyński, wydał odezwę do wszystkich Pracowników Polskich Kolei Państwowych następującej treści:

Do wszystkich Pracowników Polskich Kolei Państwowych.

Obejmując powierzone mi postanowieniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 listopada 1925 r. urząd i władzę Ministra Kolei, uważam za swój obowiązek zwrócić się do wszystkich pracowników Polskich Kolei Państwowych ze słowami serdecznego powitania.

Rząd, którego jestem członkiem, ma podjąć i prowadzić dalszy ciąg trudnego zadania uzdrowienia finansów i życia gospodarczego Kraju. Do wykonania tych zamierzeń, warunkujących rozwój i potęgę Rzeczypospolitej, niezbędne jest napięcie wszystkich twórczych sił całego społeczeństwa, a więc również wszystkich pracowników P. K. P. Jestem też przekonany, że Kolejarz Polski, który zawsze odznaczał się sumiennością obywatelską w wypełnianiu obowiązków, a w przełomowych chwilach dziejowych nie dawał prześcignąć się w ofiarności na rzecz Ojczyzny, również i teraz w wielkiej walce o ugruntowanie ekonomicznych podwalin naszej Niepodległości będzie z całem wytężeniem i jak najowocniej współpracował z Rządem przez ścisłe wykonywanie swych obowiązków, troskę o dobro państwowe, lojalność i karność wobec zwierzchnictwa.

Musimy sobie uświadomić, że jesteśmy na służbie społeczeństwa. Potężna dźwignia ekonomicznego rozwoju Kraju, nerw życia gospodarczego i najważniejszy aparat obrony narodowej — Koleje Polskie — muszą być doprowadzone i utrzymane na stopniu najwyższej sprawności i wydajności. Gospodarka kolejowa oparta być musi na znajomości rzeczy oraz sumienności kierowników i pracowników, na zwalczaniu i usuwaniu niepotrzebnego biurokratyzmu, czy ciągłem stosowaniu największej, a rozumnie pojętej oszczędności rzeczowej i osobowej.

Tego będę wymagał w imię interesów Państwa i społeczeństwa; nad tem chcę ze wszystkimi pracownikami P. K. P. z całem natężeniem pracować.

Ze swej strony natomiast zapewnić mogę, że do wszystkich odnosić się będę z największą życzliwością, a słuszne dążenia Kolejarzy, zmierzające do zaspokojenia potrzeb codziennego życia, poprawy bytu oraz stworzenia najlepszych warunków służby, poprę zawsze w granicach możliwości państwowych.

Wszyscy pracujemy dla Ojczyzny, musimy więc pracować z zapałem, uczciwie, sprawnie i ze wszystkich sił! Tylko w tych warunkach możemy być pewni, iż wykonamy wielkie nasze obowiązki wobec chwili obecnej i wobec całej Rzeczypospolitej.

Warszawa, dnia 23 listopada 1925 r.

Minister:

(—) *A. Chądzyński.*

Wstrzymanie świadczeń.

Sekretarjat Związku podaje do wiadomości co następuje:

Pomimo dwukrotnych upomnień, zamieszczonych w Nr 11-tym i 12-tym „Maszynisty" liczne koła miejscowe nie nadesłały dotąd raportów za miesiąc październik r. b. Obowiązku tego nie wypełniły dotąd następujące koła:

Okręg Poznański: Skalmierzyce, Inowrocław, Leszno, Rogoźno.

Okręg Wileński: Baranowicze, Lida, Wołkowysk, Wilno, Brześć n./B., Białystok, Łuniniec.

Okręg Katowicki: Katowice, Chebzie, Rybnik, Lubliniec, Mysłowice, Szopienice, Huta Laury (Siemianowice), Hajduki, Wodzisław, Jaśkowice, Ligota, Tychy.

Okręg Krakowski: Kraków, Rzeszów, Kraków-Podgórze, Jaworzno, Bielsko, Dziedzice, Jasło.

Okręg Stanisławowski: Stanisławów, Czortków, Chodorów, Kołomyja.

Okręg Warszawski: Kalisz, Kutno, Piotrków, Łódź Fabryczna, Sosnowiec, Warszawa-Wileńska, Warszawa-Wschodnia, Częstochowa, Koluszki, Skierniewice, Łódź Kaliska, Warszawa-Gdańska, Warszawa-Główna, Krośniewice, Ostrołęka.

Okręg Radomski: Kielce, Dęblin, Chełm (Zamość), Kowel, Lublin, Sarny.

Okręg Lwowski: Lwów, Tarnopol, Przemyśl, Stryj, Zagórz, Sambor, Radziwiłłów.

Okręg Pomorski: Bydgoszcz, Tczew, Toruń, Grudziądz, Nakło.

Ponieważ brak tych raportów uniemożliwia pracę Prezydjum Związku przeto w wykonaniu postanowienia podanego kołom do wiadomości dwukrotnie za pośrednictwem „Maszynisty", Prezydjum Związku **wstrzymuje z dniem 1 grudnia wszystkie bez wyjątku świadczenia na rzecz tych kół i ich członków,** aż do czasu, kiedy prawidłowo wypełnione raporty nadesłane zostaną do Prezydjum.

Równocześnie z powodu zachodzących nieporozumień wyjaśnia się, że raporty winny być nadsyłane do dnia 5 każdego miesiąca za miesiąc **poprzedni,** a więc n. p. do 5 listopada za miesiąc październik do 5 grudnia za miesiąc listopad i t. d.

O obsługę pociągów osobowych i towarowych dalekobieżnych w Dyr. Warszawskiej. Stosownie do rezolucji, uchwalonej na warszawskim okręgowym zjeździe pomocników maszynistów, organa związku wdrożyły akcję, celem wprowadzenia t. zw. „trzeciaków" na parowozach, obsługujących pociągi osobowe i towarowe dalekobieżne.

Zarząd Okręgowy warszawski interwenjował u p. Dyrektora Wydziału Mechanicznego Dyr. Warszawskiej, jednakże bezskutecznie. P. Dyrektor oświadczył, iż ze względu na to, że już od półtora roku „trzeciacy" nie są używani w takich pociągach, Dyrekcja nie przewidziała w budżecie takich stanowisk także i na r. 1926. Jednakże uznając częściowo słuszność argumentów, przedstawionych przez pomocników maszynistów, zgodził się p. Dyrektor na wyznaczenie w pewnych miejscach postoju specjalnej obsługi do przygarniania węgla i polecił złożyć sobie stosowne wnioski.

Wobec takiego rezultatu interwencji sprawą zajęło się Prezydjum Związku, które podjęło interwencję w M. K., wnosząc w tej sprawie motywowany memorjał, poparty ustnie przez kol. Prezesa *Majlicha,* kol. wiceprezesa *Borkowskiego* i delegata pomocników, kol. *Wróbla* z Piotrkowa. Prezydjum nie otrzymało w M. K. zdecydowanej odpowiedzi, istnieje jednak uzasadniona do pewnego stopnia nadzieja, że postulaty pomocników zostaną uwzględnione.

Niezależnie jednak od dalszych losów tej sprawy, celem choćby częściowego tylko ulżenia w pracy pomocnikom, należy wykorzystać gotowość Dyrekcji do przydzielenia dodatkowej obsługi w niektórych miejscach postoju. W tym celu Zarząd Okręgowy poleca Zarządom kół miejscowych Dyr. warszawskiej nadesłać sobie motywowane wnioski, co do miejscowości, w których przydział dodatkowej obsługi uważają za wskazany. Wnioski te należy nadsyłać jaknajśpieszniej pod adresem Zarządu Okręgowego, Warszawa, Chmielna 110 m. 12.

Zaszeregowanie pracowników emerytowanych przed 1 października 1923 roku.

Rada Ministrów na ostatniem posiedzeniu, zmieniając na korzyść emerytów kolejowych swoje poprzednie zarządzenia, zrównała od dnia 1-go stycznia 1926 roku emerytowanych pracowników kolejowych, którzy przeszli w stan spoczynku ze służby polskiej przed dniem 1-m października 1923 r., z zaszeregowaniem pracowników na służbie czynnej. Podobne zarządzenie Rada Ministrów wydała na korzyść profesorów szkół akademickich, przeniesionych w stan spoczynku przed 1-m lipca 1920 roku.

W ten sposób usunięta została dotkliwa krzywda, wyrządzona emerytom, przeniesionym w stan spoczynku na podstawie ustawy z r. 1921, którzy nie korzystali z dobrodziejstw nowej ustawy uposażeniowej i zaszeregowani byli do niższych grup uposażenia. Rozporządzenie dotyczy jednak tych tylko emerytów, którzy przeszli w stan spoczynku ze służby polskiej niema zaś zastosowania do emer. b. państw zaborczych.

O nadsyłanie wykazów.

Przypominamy organom wskazanym Nr. 12 „Maszynisty" obowiązek terminowego nadesłania wykazów degradowanych, obliczenia etatów oraz obliczeń zarobków tyt. godzinowo-kilometrowego.

Przegląd prasy.

„Kolejarz-Związkowiec", organ Z. Z. K. Nr. 22 (161) 18 listopad 1925. Treść: Posiedzenie Zarządu Głównego. Pamięci poległych. Ustąpienie gabinetu p. Grabskiego. Przed Zjazdem Sekcyj Mechanicznych C.W.K.O. Translokacja. Prezes Z. Z. P., jako fotograf. Z międzynarodowego ruchu zawodowego. Emerytura dla nieetatowych. Jak wygląda hygjena na kolei. Wiadomości z ruchu związkowego. Korespondencje. Kronika.

„Czasopismo", organ Związku Pracowników Kolejowych z wykształceniem średniem. Zeszyt 7. Lwów, listopad 1925. Treść: Jakie są przyczyny niedoli urzędniczej *ch.* O kontakt z posłami. Jak ma kolejowy pracownik żyć, aby być zdrowym *K. Hemmerling.* Koleje amerykańskie. Rozważania gospodarcze *Hagen.* Czy to konieczne *S.* W imię prawdy *Prawdzic.* Czyżby i Ministerstwo Kolei przeciw Kolei *Moka.* Miłe stosunki *Wujot.* Myśli Ustawa emerytalna. Życie Związku. Skarb *Czesław Lech.* O nieznanym żołnierzu *M. Terlecki.* Teka Miscellanca. Mój kącik. *Tżc.*

„Kolejowiec Polski". P. Z. K. Nr. 21, 15 listopada. Treść: Współczynniki pracy na kolei w świetle ustawy o 8 godz. dniu pracy. Potrzeba zawodowych szkół kolejowych. Nowe przepisy sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych. Oficerowie w podróży. Umowa piotrowicka. Pocieszający objaw. Budowa nowych linij kolejowych w Polsce. Nowelizacja ustawy emerytalnej. Wiadomości sejmowe. Wiadomości bieżące. Dział urzędowy. Życie organizacyjne. Komunikaty. Nekrologi.

„Kolejarz". Z. Z. P. Nr. 22 (84) 15 listopad. Treść: Zarzewie nowego fermentu. Przywrócenie etatów wzgl. stałości pracownikom w Dyr. wileńskiej, warszawskiej i radomskiej. Wiadomości związkowe. Zarządzenia władz. O dodatek mieszkaniowy dla dziennie płatnych. Korespondencje. Komunikaty.

„Konduktor". Z. D. K. Nr. 22 15 listopad. Treść: Prawdziwy duch narodu polskiego w miastach kresowych. Kowel, stolica społecznej i politycznej myśli polskiej na Wołyniu. Kolejarze i młodzież kowelska. Demagogja, czy obrona klasy pracującej. Nasze kresy wschodnie. Odpowiedzi M. K. Wiadomości związkowe. Komunikaty.

Wydawca: Zw. Zaw. Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.